

PROVA — Robusto e razionale il Bavaria 410 è nato per lunghe crociere. Facile da timonare ha anche buone doti boliniere. Gli interni, privi di fronzoli ma sobriamente eleganti, offrono 8 posti letto e un piacevole comfort.

Bella da vivere



di ALDO MARTINETTO

Per gli appassionati di vela ed in particolare per i charteristi il marchio tedesco "Bavaria" è sinonimo di robustezza. I materiali impiegati e la tecnica di costruzione da sempre hanno ispirato questo giudizio. Se aggiungiamo poi le intelligenti soluzioni per le compartimentazioni e per

BAVARIA 410

l'arredamento degli interni, più le oneste prestazioni di barche concepite e realizzate per la crociera otteniamo altri motivi di preferenza. Si può dire che la tradizionale quadratura teutonica ha suggerito il tema utilitaristico dell'imbarcazione, respingendo tutte le frivolezze che sono inutili per un buon comportamento in mare, ma senza rinunciare a quelle comodità che oggi sono elementi indispensabili per una piacevole vita di bordo. Il paragone con una efficiente automobile tedesca viene spontaneo.

Scafo e coperta

Jüdel e Vrölijk hanno disegnato uno scafo dalla linea aggraziata, pur ottenendo una buona volumetria grazie ad una generosa sezione maestra e ad un rilevante puntale.

La moderata sopraelevazione della tuga e lo spoiler poppiero incorporato nella stampata incrementano la sensazione di slancio dell'intero scafo, che a ben vedere ha un'altezza sull'acqua di un certo rilievo.

L'opera viva è ottenuta con una doppia stratificazione di vetroresina con rinforzi di Kevlar e controstampata irrigidita da correnti longitudinali di vetroresina e fibre di carbonio. Questa struttura oltre ad irrobustire tutta la carena, provve-

de a sostenere la falegnameria.

La barca presenta due soluzioni di chiglia: una normale e una munita di alette che riduce il pescaggio da 1,85 a 1,50 metri. La chiglia è unita allo scafo mediante 18 bulloni di acciaio e appoggia su uno zoccolo stratificato. Il bulbo è di ghisa trattata contro la ruggine. Il timone è appeso con skeg e pala profilata e bilanciata.

Opera morta e coperta sono in sandwich con anima di Airex. La coperta, in considerazione del ridotto sviluppo della tuga, presenta generosi passavanti e una buona piattaforma di manovra prodiera. È totalmente rivestita di teak e lo stesso rivestimento è stato usato per il fondo del pozzetto autovuotante e per la copertura delle relative cassapanche. Questa zona è spaziosa, giustamente profonda e ben protetta da tre lati. Un po' meno riparato è invece il timoniere che occupa l'estrema zona poppiera.

Una battagliola a due draglie con tenditori corre lungo i bordi e si collega al pulpito e al coronamento di acciaio inox. Il coronamento è parzialmente apribile per consentire la discesa in mare o in banchina. La battagliola è sostenuta da candelieri solidamente fissati al capodibanda e si presenta con un'altezza che può essere ritenuta sufficiente in considerazione delle misure della barca.

A prora il musone di acciaio inox è munito di passacavo e bozzello per la manovra del cavo d'ancora. Il salpaancora elettrico Lofran da 1000 W è totalmente occultato in un gavone autovuotante con portello a filo coperta e passaggio per catena e cavo.

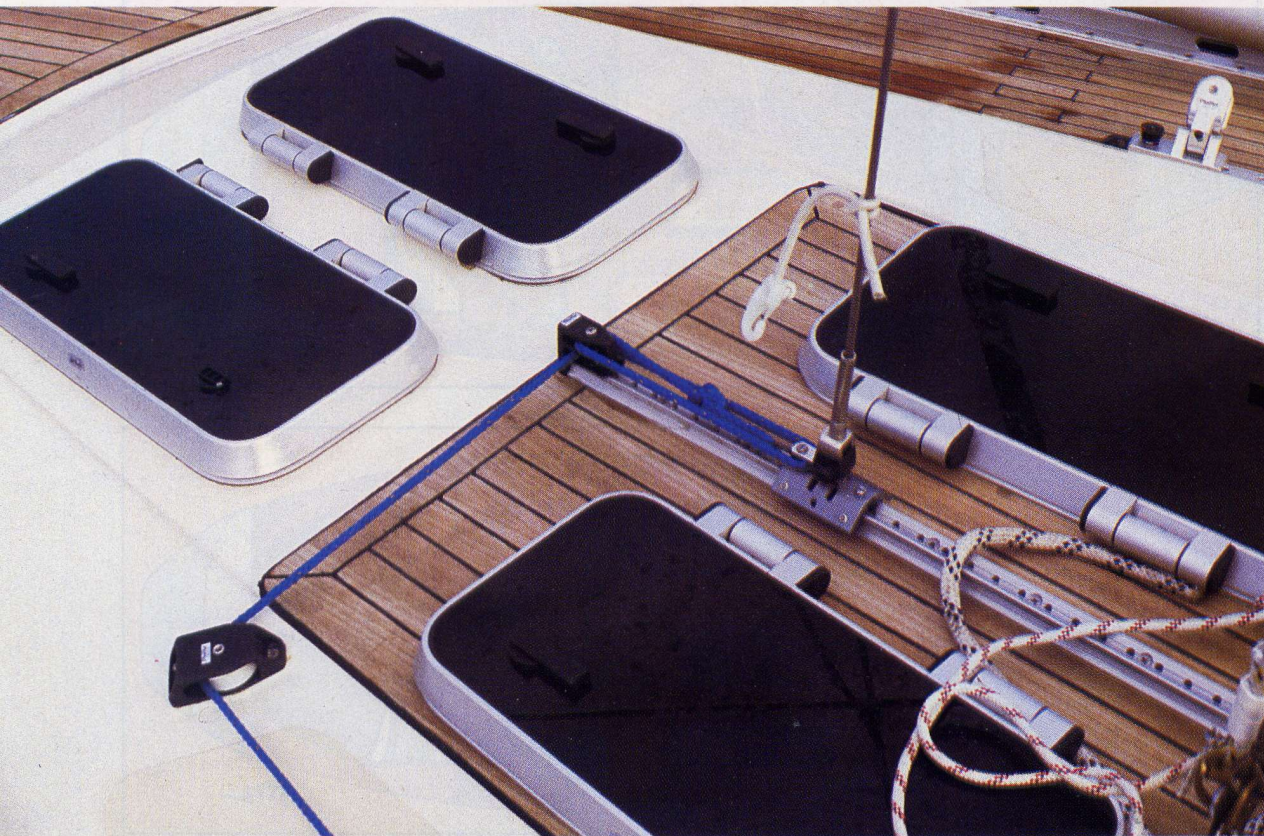
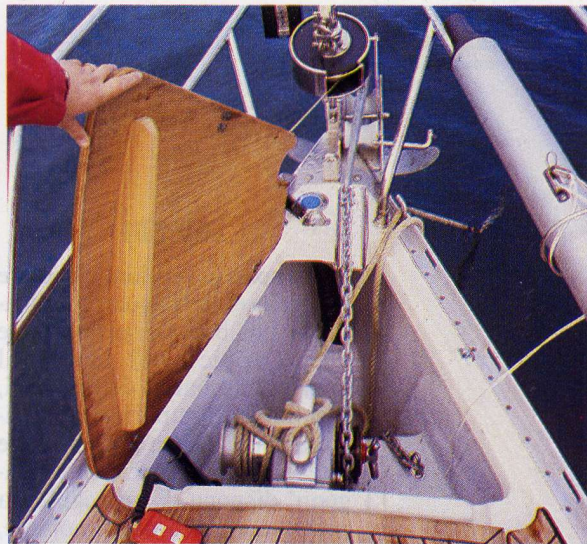
A prora è ricavata anche una cala vele con accesso attraverso un boccaporto a filo ponte.

Nel pozzetto troviamo due gavoni autovuotanti per alloggiare la bombola del gas e riporre cime e parabordi. Un altro gavone è ricavato sotto la panca del timoniere. Sotto la sezione prodiera delle due panche del pozzetto sono posizionati due osteriggi che danno luce ed aria alle cabine.

Tre maniche a vento provvedono all'aerazione interna unitamente a ben sette osteriggi trasparenti, collocati a filo tuga e calpestabili.

Nella foto qui a destra, la tuga con i dorade per l'aerazione ed i rinvii a pozzetto con i relativi stopper.





La coperta è di sandwich come lo scafo, presenta ampi passanti ed un comodo triangolo di manovra a prua. In questa pagina il timone ad estrema poppa, quattro dei ben sette osteriggi che danno luce ed aria alle cabine (questi sono per quelle prodire), la zona del pulpito in cui sono evidenti il tamburo dell'avvolgifiocco, il pozzo per l'ancora con salpaancore Lofran's da 1.000 W a scomparsa, la cala vele retrostante con boccaporto a filo ponte.

Interni

Tre sono le versioni che offre il cantiere: la "Lagoon", indicata per una barca di proprietà, e due "Caribic", più idonee al charter. La barca della prova, fornita dall'importatore Eritros, apparteneva ad una delle due ultime. La versione "Lagoon" dispone di una cabina a poppa con letto matrimoniale, una cabina doppia a prora e due toilette. Le due versioni

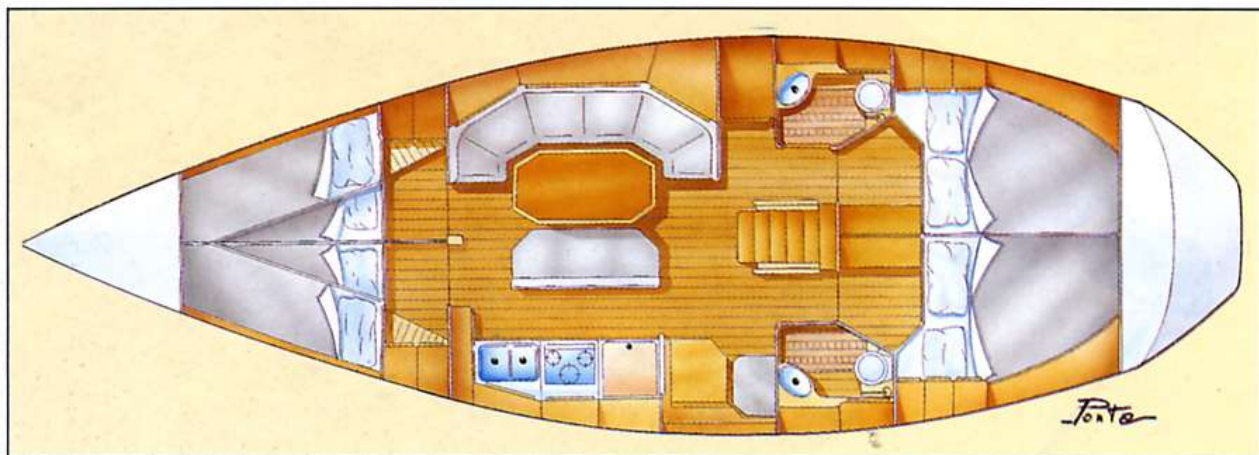
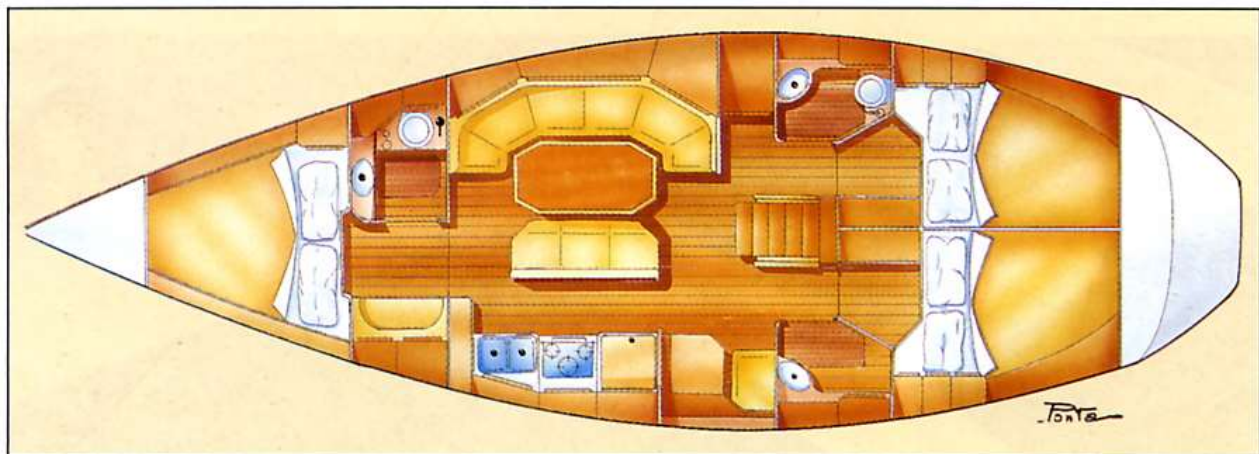
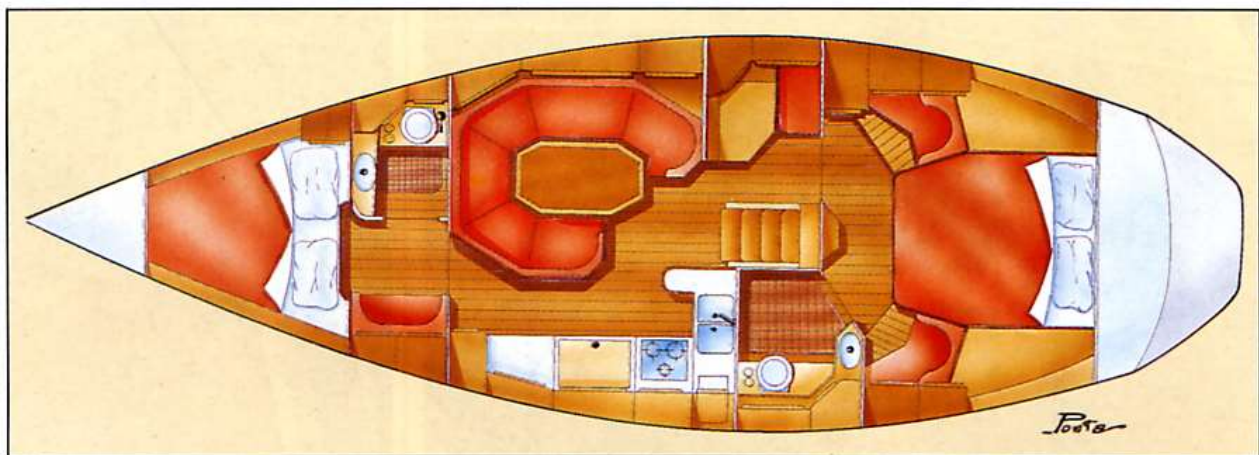
"Caribic" hanno entrambe due cabine a poppa con letto doppio: l'una due cabine a prora e due locali toilette; l'altra una sola cabina a prora con letto doppio e tre locali toilette. Fra la versione "Lagoon" e le due "Caribic" esiste una diversa disposizione della zona cucina e di quella del carteggio. Comunque, tutte presentano una dinette comoda e capiente con divani ben rivestiti di velluto antimuffa. All'interno il legno massello è ottimamente lavorato e utilizzato in larga misura.

La zona carteggio è sistemata a sinistra della scala di discesa dal pozzetto (nella versione "Lagoon" è invece a destra) e la cucina viene subito dopo, sullo

stesso lato, procedendo verso proravia. Dispone di tre fuochi, di forno e di ghiacciaia. La macchina dei fuochi è di marca Spiatier ed è costruita in Italia, quindi nessun problema per cercare i ricambi.

Nel complesso l'arredamento è molto curato senza eccedere in materiali esteticamente preziosi, ma poco duraturi in mare. Si può dire che la parte abitabile sottocoperta è sobriamente elegante e accogliente anche per un eventuale uso invernale della barca.

Il vano motore è sotto la scaletta di discesa dal pozzetto, è ben accessibile frontalmente mediante la rimozione della scaletta stessa e lateralmente



Qui a fianco le tre versioni in cui è possibile ottenere gli interni. In alto la Lagoon, destinata agli armatori che vogliono stare comodi, in basso le due Caribic più adatte al charter. Il livello delle finiture è simile per tutte le versioni. Nella pagina a fianco la dinette e la zona carteggio-cucina della Caribic. Il pannello portastrumenti è incernierato per permettere l'ispezione al cablaggio.



BAVARIA 410

Altri particolari degli interni, un bagno, una cabina poppiera, la zona cucina. Oltre alla ghiacciaia di grandi dimensioni si apprezzano cassetti e stipi per lo stivaggio delle provviste e delle stoviglie.

togliendo due pannelli verticali nelle due cabine di poppa. Il compartimento contiene anche il boiler per l'acqua calda attivato dal circuito di raffreddamento del motore. In opzione può essere alimentato con la corrente di banchina a 220 Volt. Sempre come optional può essere installato il riscaldatore ad aria Eberspächer, leggero e di dimensioni molto ridotte, alimentato a gasolio.

Attrezzatura

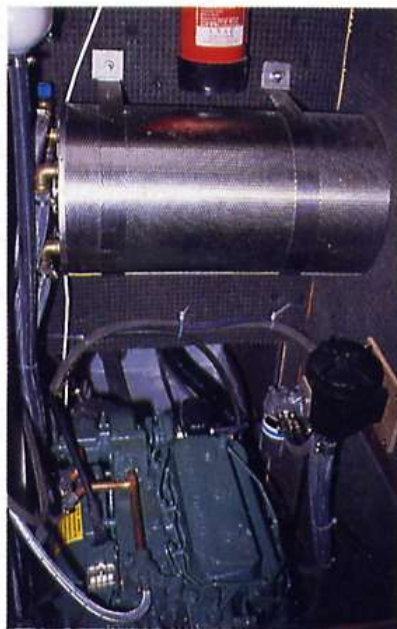
Il motore ausiliario è un turbodiesel Volvo Penta 2003 a 3 cilindri con raffreddamento a circuito chiuso. La trasmissione è in S-drive con elica a due pale fisse. Il serbatoio del gasolio è coibentato e ventilato, con bocchettone di carico in coperta e capacità di circa 150 litri.

Naturalmente il quadro di controllo del motore contiene la leva dell'invertitore, il contagiri e il contaore, l'indicatore di livello del carburante.

L'impianto elettrico dispone di una batteria da 55 A per l'avviamento del motore e di due batterie da 130 A per i servizi. Il voltaggio è a 12 Volt. Il quadro di controllo con spie per ogni utenza presenta un voltmetro, una presa di corrente, due interruttori staccabatterie. Il raddrizzatore non è di serie,

Motore prova

Il 2003T appartiene alla serie 2.000 della Volvo Penta, che raggruppa motori molto compatti e con basso consumo specifico. È un 4 tempi, iniezione diretta, valvole in testa, 1.280 cc, alesaggio/corsa mm 79x87, 3 cilindri, che eroga 43 cv (32 kW) al regime max di 3.200 giri. È sovralimentato e pesa circa 176 kg. L'impianto di alimentazione è auto-spurgante, l'impianto elettrico è a 12V e l'alternatore ha una capacità di carica di 14V/50A.



ma è previsto come optional. L'intero impianto è secondo le norme dell'Associazione degli Ingegneri Elettrici di Germania (VDE). La strumentazione, l'ecoscandaglio e il log sono VDO. L'impianto idrico comprende due serbatoi con imbarco separato e capacità totale di 450 litri, l'autoclave e le valvole di sicurezza su tutte le prese a mare e gli scarichi. Le pompe sono Johnson.

L'attrezzatura velica è a sloop con avvolgifiocco Top Rif che tuttavia può essere sostituito con altra marca più diffusa in Italia. La randa North è completamente steccata con due mani di terzaroli. Oltre al genova avvolgibile della veleria Zaoli è in dotazione un fiocco "da tempo" per un eventuale ricambio. L'albero è di lega leggera a due crocette della Isomat e dispone di seconda drizza. Il paterazzo è doppio con diametro di mm 8, è regolabile

con paranchino e così pure il vang. Il sartame basso ha il diametro di mm 10, tutto il resto, compreso lo strallo di proora, è di mm 8. I verricelli di serie sono 6 della Barient con rinvii in pozzetto e stopper.

Le lande di acciaio inox sono ben dimensionate e collegate alle ordinate in modo robusto. La timoneria è Solimar con console per la strumentazione e con possibilità di inserire la centralina del vento.

Fatto importante è che ogni elemento dell'attrezzatura è diffuso e reperibile anche nel nostro Paese.

Qualità nautiche

La carena ha una buona penetrazione senza generare movimento d'acqua anomalo. La scia resta piatta anche durante la navigazione a motore. A 2350 giri il log ha segnato 7 nodi netti. La prova è stata effettua-

ta con vento da grecale a 18 nodi. Con velatura piena e vento al traverso si sono visti 8 nodi stabili. In poppa la velocità è scesa a 7. Anche di bolina stretta e con onda di circa 70 centimetri il comportamento è stato buono e nell'occasione il Bavaria 410 si è dimostrato barca molto asciutta. La risposta alla ruota è stata sempre dolce e progressiva e ogni cambiamento di bordo rapido e senza esitazioni. Con genova completamente spiegato la barca è in equilibrio velico perfetto. Riducendo il triangolo di prora di poco meno di un quarto diventa leggermente orziera.

Indubbiamente ci troviamo di fronte ad una barca facile da condurre e sicura in ogni evenienza. Pur dimostrando buone qualità veliche non ha alcuna pretesa corsaiola. Si tratta di una barca da crociera solida, duratura, di piacevole aspetto e di accurata costruzione in ogni particolare.

Se a tutto questo aggiungiamo un prezzo più che onesto possiamo classificare il Bavaria 410 tra le imbarcazioni interessanti. Non per niente i caratteristi trovano anche in questa barca un buon appagamento alle loro non indifferenti esigenze.



Scheda tecnica

Imbarcazione **Bavaria 410**; costruttore **Bavaria Yachtbau, D-8701, Giebelstadt, Würzburg**, tel. 9334/1001; importatori **Eritros Mare snc**, via Fiume 51, 18038 Sanremo, (IM) telefono 0184/500019 e **La Motorvela**, via del Coregolo 12, Aprilia Marittima (UD), telefono 0431/53285, progetto **Jüdel e Vrölijk**.

Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop**; materiale di costruzione **vetroresina, Kevlar, sandwich di Airex e fibre di carbonio**; lungh. ft m **12,88**; lungh. scafo m **12,56**; lungh. al gall. m **10,20**; largh. m **3,96**; immersione m **1,85**; dislocamento kg **8.700**; zavorra kg **3.450**; cabine **4**; posti letto **8**; bagni **2**; serb. gasolio lt **150**; serb. acqua lt **450**; motorizzazione **Volvo Penta 43 cv**; sup. velica mq **87**, randa mq **38**, genova mq **49**, più standard fiocco mq **8**. Prezzo lire **171.833.000** più Iva 19%.

Indici di prestazione

Slanci della carena **LOA/LWL = 1,26**; finezza della carena **BWL/LWL = 0,31**; rapporto di zavorra $(Z/\Delta)/100 = 39,6$; indice di stabilità di forma $SA \times H / (BWL)^3 = 42,3$; superficie velica per tonnellata $SA/\Delta = mq/ton 10$; potenza motrice per tonnellata $HP/\Delta = HP/ton 4,94$; numero di Bruce $\sqrt{SA^3/\Delta} = 0,453$; dislocamento relativo $\Delta/(LWL)^3 = kg/m^3 8,19$; velocità limite teorica $2,54 \sqrt{LWL} = nodi 8,11$.

Pro

Costruzione robusta
Arredi eleganti
ma sobri
Agibilità del ponte

Contro

Timoniere scarsamente protetto

Per orientarsi nel mercato

Caratteristiche	Bavaria 410	Grand Soleil 42	First 41s5	Feeling 416	Sun Legend 41
Lunghezza f.t. (m)	12,88	12,65	12,60	12,50	12,50
Lunghezza al gall. (m)	10,20	9,90	10,25	9,81	9,98
Larghezza (m)	3,96	4,03	3,93	4,20	3,94
Immersione (m)	1,85	2,04	1,65	1,95	1,95
Dislocamento (kg)	8700	9000	7400	7500	7800
Zavorra (kg)	3450	3400	2400	2300	3120
Superf. velica (mq)	87	91	89,78	84,15	88
Posti letto (nr)	8	7	7	6/8	6/8
Motorizzazione	Volvo Penta 43 cv	Volvo Penta 43 cv	Perkins Prima 50 cv	Yanmar 44 cv	Yanmar 44 cv
Progetto	Jüdel e Vrölijk	Frers	Berret Starck	Harlé/Mortain	Peterson
Costruttore	Bavaria	Cantieri del Pardo	Bénéteau	Kirié	Jeanneau
Importatore	Eritros Mare La Motorvela		Bénéteau Italia	Molo Mediceo	Union Yacht Brokers
Prezzo con Iva	204.475.000	259.000.000	200.000.000	201.000.000	179.214.000

N.B. Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui vari modelli che offre il mercato nella fascia interessata, vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.